

## **ФЕДЧУН Н. О.**

Національний університет «Одеська юридична академія»,  
доцент кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права,  
кандидат юридичних наук

### **«ЛЮДСЬКИЙ» ФАКТОР У СИСТЕМІ ЗАГРОЗ КРИМІНОЛОГІЧНИЙ БЕЗПЕЦІ МОРЕПЛАВСТВА**

Питання кримінологічної безпеки в морській сфері потребують перегляду значення впливу та ролі людського фактору в механізмі виникнення і реалізації загроз безпеки мореплавства, зокрема її кримінологічній складовій, а отже, й ефективності кримінально-правових засобів її забезпечення.

Кримінологічна безпека мореплавства є складовою громадської безпеки, яка, в свою чергу, є елементом національної безпеки. У більш широкому сенсі вона є складовою міжнародної безпеки світового морегосподарського комплексу або міжнародної безпеки мореплавства, включаючи безпеку людей, судна, вантажів, екологічну безпеку, безпеку об'єктів інфраструктури (портів, морських транспортних шляхів, транспортних коридорів).

Основним змістом кримінологічної безпеки мореплавства є недопущення виникнення та реалізації загроз кримінально-правового характеру об'єктам безпеки мореплавства, що безпосередньо впливає на захищеність законних прав та інтересів особи, суспільства, держави.

Загроза кримінологічній безпеці мореплавства являє собою сукупність злочинних проявів та криміногенних факторів, що створюють реальну і потенційну небезпеку (виклик, ризик) настання суспільно-небезпечних наслідків у процесі експлуатації об'єктів морського транспортного комплексу.

Більшість загроз безпеці мореплавства має реальний характер. Крім загроз, спричинених природними стихіями, решта є результатом людської діяльності, а в аспекті кримінологічної безпеки мореплавства — результатом впливу «людського фактору». Адже негативний вплив загроз природного походження можна зменшити за умови сумлінного виконання правил судноводіння, спеціально передбачених з урахуванням «небезпек моря».

Аналіз системи факторів, що впливають на стан захищеності мореплавства, зводиться до вивчення двох основних компонентів: суб'єктивного (поведінка особи, що порушила правила безпеки мореплавства і особливості її особистості) і об'єктивного (плавзасіб і ситуація). Необхідно зазначити, що причини порушень правил безпеки мореплавства кореняться в суперечності між двома цими сторонами, тобто полягають у невідповідності особистості (або її поведінки) вимогам ситуації або технічного стану плавзасобу. Необхідно додати, що також

компоненти слід враховувати щодо вивчення діяльності управлінських працівників морського транспорту, що забезпечують безпечну експлуатацію плавзасобів. З іншого боку, це ж стосується експлуатації будь-якого об'єкта морського транспорту.

Роль та характер взаємозв'язку кожного з перерахованих елементів у механізмі порушення правил безпеки мореплавства неоднакові. 68 % в загальній структурі факторів відносяться до особистості порушника, 20 % аварій детерміновано ситуацією та прихованими дефектами суден, 12 % факторів поєднують всі три компоненти: особистість, ситуацію та плавзасіб.

Стосовно аналізу помилкових дій людини, що потягнули за собою аварійні випадки на морі, використовується поняття «людський фактор», що включає в себе індивідуальні характеристики людини безстосовно до характеристик технічних засобів, з якими вона взаємодіє. Але порушення правил безпеки відрізняється від помилки тим, що працівник знає про можливі небезпечні наслідки своєї неправильної дії і може виконати цю дію безпечно.

Так, за даними дослідження встановлено, що більше половини аварій спричинено «людським фактором» (суб'єктивні фактори), 15% аварій детерміновано ситуацією (непереборним стихійним лихом, так званими «небезпеками моря») і тільки 10-15 % аварій пов'язані з конструктивними недоліками та прихованими дефектами суден (об'єктивні фактори), що в більшості випадків спричинені недоліками в технічному обслуговуванні.

Встановлено, що 100% осіб, які порушили правила безпеки мореплавства, становили чоловіки, в основному віком від 31 до 40 років (52,8%); 55,5% мають вищу освіту. 65,6% осіб, які порушили правила безпеки мореплавства, характеризувалися на роботі позитивно; 20,5% – частково позитивно; 13,9% осіб мали нарікання. Дисциплінарні стягнення мали 46,1% осіб; 8,1% осіб притягувалися до адміністративної відповідальності. Асоціальні форми установки осіб, що порушують правила безпеки мореплавства, відрізняються більшою парциальністю, короткочасністю і ситуативністю, а також тісним зв'язком з дефектами у сфері їх правосвідомості. Дефекти правосвідомості осіб, які порушують правила безпеки мореплавства, виражаються в основному в недосконалому знанні правил безпеки руху та експлуатації морського транспорту або у свідомому ігноруванні вимог цих правил, або в невмінні керуватися ними у певних ситуаціях.

Психофізіологічний відбір, перманентне навчання та удосконалення кваліфікації можуть дозволити знизити аварійність через людський фактор на 20-25%.

Отже, об'єктивні фактори порушення правил безпеки мореплавства – ситуація і технічний стан плавзасобу – виступають зовнішнім фоном, умовою скоєння аварії. Лише поведінкою суб'єкта (суб'єктивний фактор), що взаємодіє з ситуацією і плавзасобом, можливість реалізації загрози перетворюється на дійсність.